

長万部町地域公共交通活性化協議会 令和3年11月2日設置



概要

長万部町は北海道渡島総合振興局管内の最北部に位置し、人口は4,916人（令和4年11月30日現在）、高齢化率は43.9%（令和4年1月1日現在）である。国道5号、37号、230号の分岐点となっているほか、北海道縦貫自動車道の長万部IC、国縫ICが設置され、交通の要衝となっている。

公共交通は、JR函館本線とJR室蘭本線が停車する長万部駅が市街地中心部に位置し、2030年度の北海道新幹線開業に向け、新たなまちづくりが展開している。路線バスは函館長万部線と瀬棚線（函館バス(株)）及び長万部線（ニセコバス(株)）、送迎サービスは福祉事業として老人福祉バスや児童生徒の登下校のためのスクールバスの運行に加え、80歳以上と障がい者を対象とするタクシー利用券助成事業を実施しているが、第4次長万部町まちづくり総合計画、長万部町立地適正化計画と連携が図られた、公共交通体系の構築が喫緊の課題となっている。

このため、町内における公共交通のニーズを把握することにより、長万部町にとって利便性の高い持続可能な公共交通体系の構築を目的に「長万部町地域公共交通計画」を策定する。

○地域公共交通の現況

- ・ JR函館本線・JR室蘭本線（長万部駅ほか4駅）
- ・ 函館バス(株)（函館長万部線、瀬棚線）
- ・ ニセコバス(株)（寿都・長万部間）
- ・ タクシー1社
- ・ 無料送迎等（老人福祉バス、スクールバス、タクシー利用券助成事業）

○地域公共交通の課題

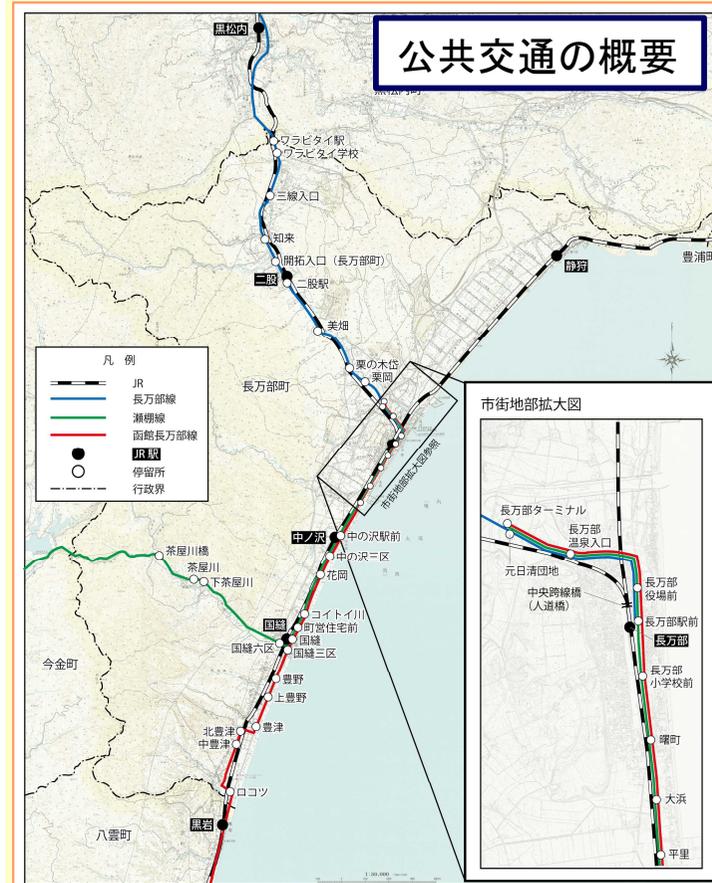
- ・ 高齢者等の居住する公共交通空白地域が存在
- ・ 老人福祉バスの運行頻度が少なく交通弱者の生活交通の確保が不十分
- ・ 老人福祉バスやタクシー利用券助成事業のあり方
- ・ 高齢ドライバーの危険運転の抑制や運転免許返納及び失効者の足の確保が必要
- ・ 自家用車と同じ水準の公共交通サービスを求められている
- ・ 路線バスの収益率の減少
- ・ 広域的な公共交通と町内公共交通の接続

○調査の主な内容

- ・ ニーズ把握調査（R3年度実施）
- ・ デマンド交通実証運行アンケート調査

○地域公共交通活性化協議会開催状況

| 年月日 | 協議会・分科会 | 主な協議事項 |
|------------|---------|----------------------------|
| 令和3年11月2日 | 第1回協議会 | 協議会・分科会の設置、公共交通の現況報告 |
| 令和4年2月9日 | 第1回分科会 | 公共交通アンケート調査結果の報告 |
| 令和4年3月23日 | 第2回分科会 | 公共交通の問題点・課題の整理 |
| 令和4年6月9日 | 第2回協議会 | 計画策定に係る調査等業務報告書の承認 |
| 令和4年7月8日 | 第3回協議会 | デマンド交通短期実証調査実施計画の承認 |
| 令和4年12月27日 | 第3回分科会 | デマンド交通短期実証調査結果、計画策定の方向性の報告 |
| 令和5年1月18日 | 第4回協議会 | デマンド交通短期実証調査結果、計画策定の方向性の報告 |



長万部町地域公共交通活性化協議会 計画策定に係る事業の取組状況

●事業の結果概要

1. ニーズ把握調査結果(令和3年度)

(1) 住民アンケート調査

①調査の方法

- ・長万部町にお住まいの全世帯(2,547世帯)を対象に実施した。
- ・回収数は823件(回収率32.3%)となった。

②調査により明らかになった点など

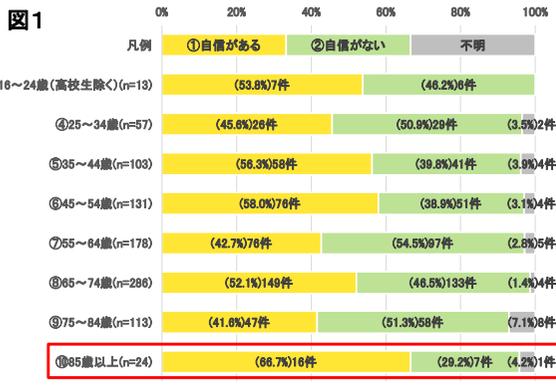
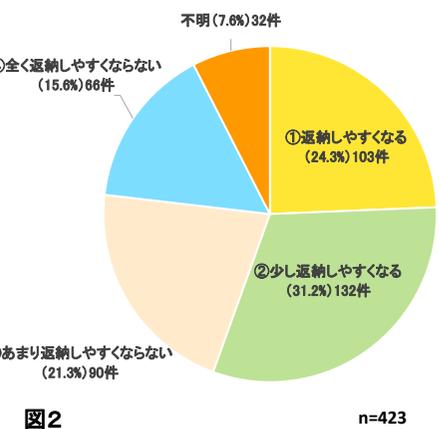
- ・有料の週2日程度の運行と、自宅及び市街地の目的施設(連絡施設)を直接輸送できるデマンド交通に対して要望が多いことが明らかとなった。
- ・高齢ドライバーを対象とした運転免許自主返納特典制度など、デマンド交通に付随する公共交通の必要性が明らかとなった。

【事故を回避する自信】:図1

- ・身体的な能力が低下するとされる年長の高齢者(85歳以上)の方が「自信あり」が多く、運転を過信する危険な状況である。

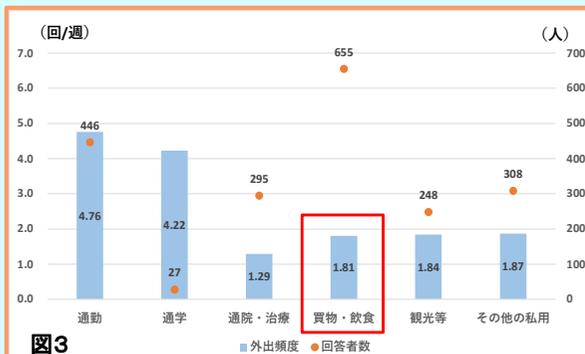
【運転免許返納の特典制度】:図2

- ・6割弱が「(少し)返納しやすくなる」としており、特典制度の検討が有効である。



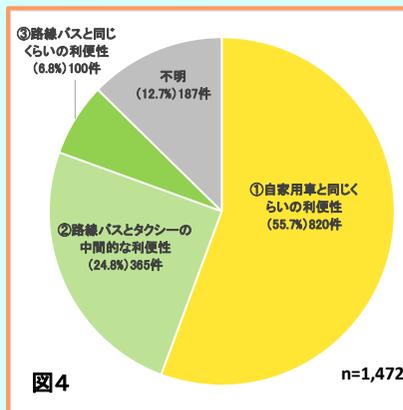
【1週間当たり外出日数(回数)】:図3

- ・買物など週2日程度の外出に対応することが必要である。



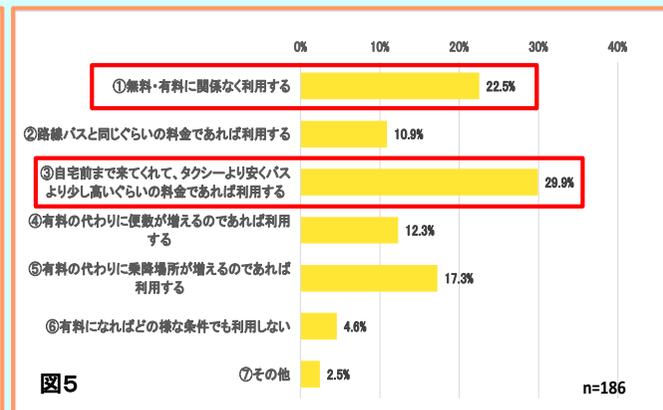
【公共交通のサービス水準】:図4

- ・「自家用車と同じぐらいの利便性」を有する公共交通を要望する方が6割弱となっている。



【老人福祉バス有償化の条件】:図5

- ・「自宅前送迎及びバスとタクシーの中間料金」が3割、「有料・無料に関係なく利用」が2割強となっている。



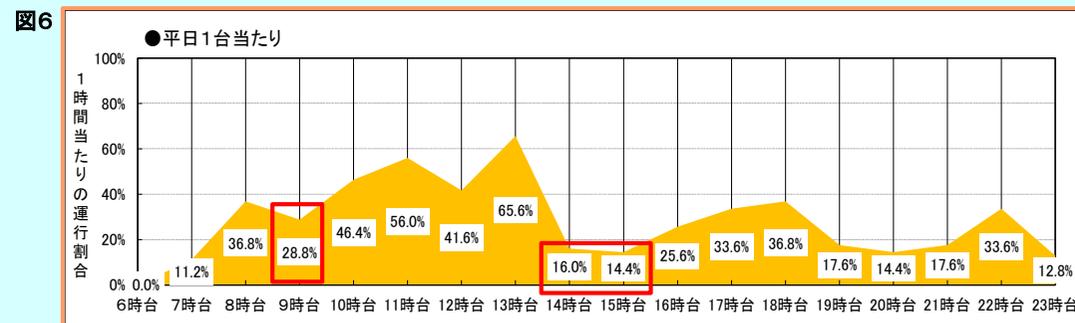
(2) タクシー利用実態調査結果

①調査の目的・方法・明らかとなった点など

- ・タクシー業務を行いながらタクシー車両を併用したデマンド交通の運行が可能か、あるいは可能な時間帯があるかを把握するために調査を実施した。
- ・全てのタクシー車両を対象に1週間の全ての運行内容(所要時間、乗車・降車地域、発着公共施設、就業・休憩時刻等)について、タクシー会社からデータをいただき集計した。
- ・タクシー業務と併用が考えられる時間帯があるものと考えられる。

②1時間当たり運行割合(稼働率):図6

- ・午前9時台、午後14時台・15時台において稼働率が低くなる傾向がある。



長万部町地域公共交通活性化協議会 計画策定に係る事業の取組状況

●事業の結果概要

2. デマンド交通実証運行結果

①運行概要:図7

- 老人福祉バス利用者をはじめとした全町民の対象とし、デマンド交通が町内公共交通となり得るかを判断するために、約2ヵ月間の短期実証調査を実施した。
- 静狩方面、蕨岱方面及び国縫方面において、各2日/週、日4便(往路2便、復路2便)、1乗車当たり大人300円で運行した。

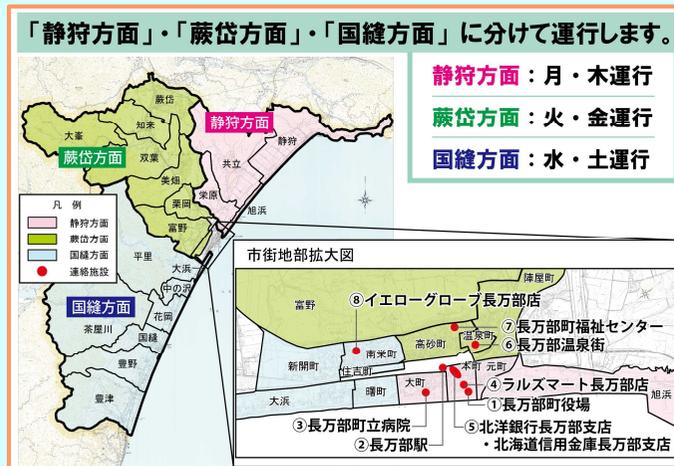


図7 乗合タクシー運行区域

②調査により明らかになった点など

- 静狩方面にて老人福祉バスの輸送人数を上回り、一部改善を含めデマンド運行の本格運行を望む意見が多いものの、従来の福祉バスの運行の要望があることから、地域の意見を反映しながら老人福祉バスのような輸送方法を含め、デマンド運行についての検討を慎重に進める必要があることが明らかとなった。
- 蕨岱方面と国縫方面は老人福祉バスの運行を維持する方々が多いことが明らかとなった。

③輸送結果

- 利用登録者は96人となった。
- 輸送人数は、静狩方面が54.3%にあたる159人、蕨岱方面が35.5%にあたる104人、国縫方面が10.2%にあたる30人の計293人である。
- 1年間に換算(×6)すると1,758人/年で、令和2年度の老人福祉バス輸送実績1,146人/年の約1.5倍となる。

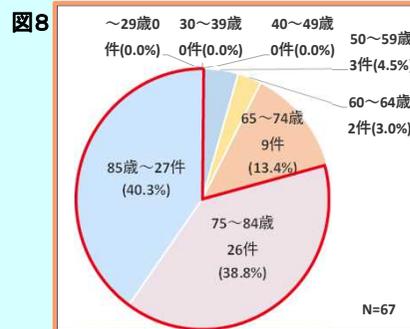
④利用登録者アンケート調査結果

【調査の方法等】

- 全利用登録者(82世帯)を対象に郵送により配付し、郵送により回収(57世帯)した。回収率は69.5%である。

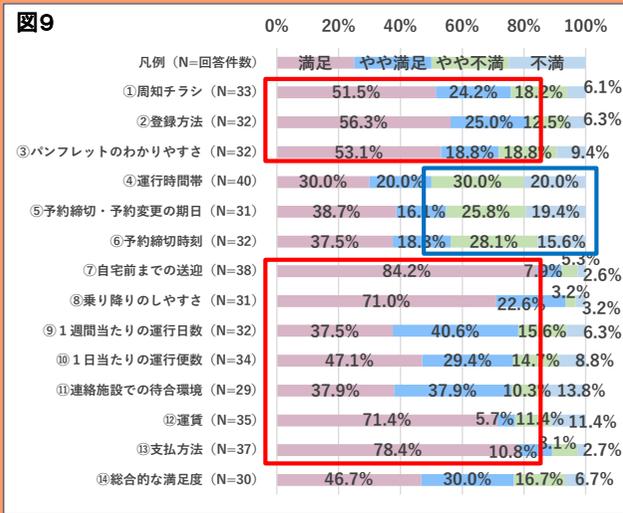
【回答者の年齢】:図8

- 75歳以上の方が8割。



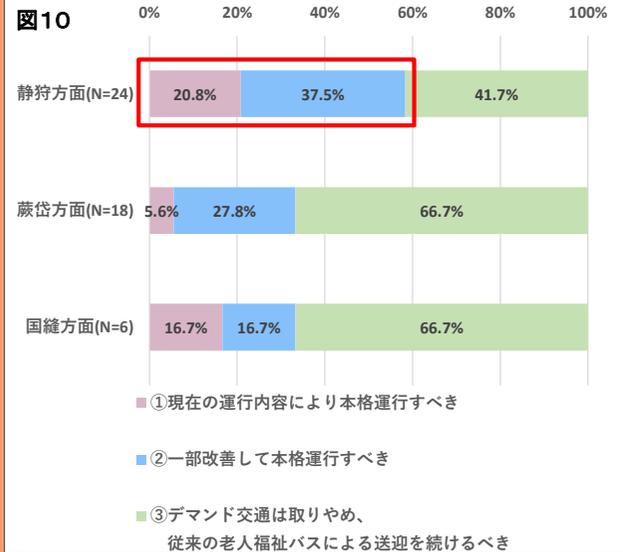
【満足度】:図9

- 「満足」と「やや満足」、「不満」と「やや不満」が多い項目は右図のとおりである。



【改善が必要な事項】:図10

- 静狩方面の方は、6割の方が一部改善を含め本格運行を求めている。
- 蕨岱方面及び国縫方面の方は、7割弱の方が従来の老人福祉バスによる送迎の継続を求めている。



長万部町地域公共交通活性化協議会 計画策定に係る事業の取組状況

●地域公共交通計画等の計画策定に向けた方針

1. 基本理念(案)

『有償による運行へ移行することにより、
住民自らが考える持続可能な公共交通体系を構築する』

2. 基本方針(案)

(1)広域交通・地域間交通の利用促進

【JR函館本線、あるいは代替バスの利用促進】

- ・ J R 函館本線及び函館バスの接続に配慮して町内公共交通等の運行を検討するとともに、駅前広場については現在の広場を活用しながら、新幹線駅の建設に合わせた乗継ぎ機能について検討
- ・ J R 函館本線廃線後の代替バスが早期に運行される場合、蕨岱方面の町内公共交通をも担うものとして利用促進策を検討
- ・ ニセコバス寿都・長万部間については、上記代替バスとの整合性など今後とも情報を収集ニセコバス寿都・長万部間については、上記代替バスとの整合性など今後とも情報を収集

【函館バス函館長万部線と瀬棚線の利用促進】

- ・ 地域間幹線系統である函館バス函館長万部線と瀬棚線は、国縫方面の町内交通を担うものとして利用促進を検討

(2)町内公共交通体系の構築

【デマンド交通あるいはコミュニティバスの運行検討(静狩方面)】

- ・ 静狩方面については、実証運行にてデマンド交通の運行に一定の理解が得られているものの、現行の老人福祉バスの運行が良いとの意見も多数存在
- ・ 輸送方法の検討にあたっては、予約が利用者からの評価が高い自宅前送迎と一体なものであることを説明しながら、定時定路線型のコミュニティ交通についても併せて検討することが必要
- ・ 時間をかけて地域住民の理解と協力を得ることが必要

【(仮称)高齢者路線バス利用料金助成制度の創出(蕨岱方面、国縫方面)】

- ・ 蕨岱方面については、従来どおりの老人福祉バスによる輸送を続けるものの、J R 函館本線の代替バスが早期に運行する場合、代替バスへの転換を検討
- ・ 蕨岱方面のニセコバス寿都・長万部間、あるいは代替バス及び国縫方面の函館バス函館長万部線と瀬棚線については、利用を促進するための

「(仮称) 高齢者路線バス利用料金助成制度」の創設を検討

【タクシー利用券助成制度の利用促進検討】

- ・ 老人福祉バスから路線バスへの利用を促進することに伴い、バス路線沿線から離れてお住まいになる高齢者を対象に、タクシー利用券助成制度の利用促進を検討

(3)公共交通利用活性化策の検討

【自動車運転免許自主返納の促進】:図11

- ・ 北海道高齢者運転免許自主返納サポート制度の周知
- ・ 長万部町独自の運転免許自主返納特典制度の研究
- ・ 年齢が高くなるにつれて運転への過信が明らかとなっている状況を考慮し、アンケート結果と合わせ、年齢が高いほど死亡交通事故の発生率が高くなる情報等を発信する、高齢者モビリティマネジメント(MM)※の実施を検討

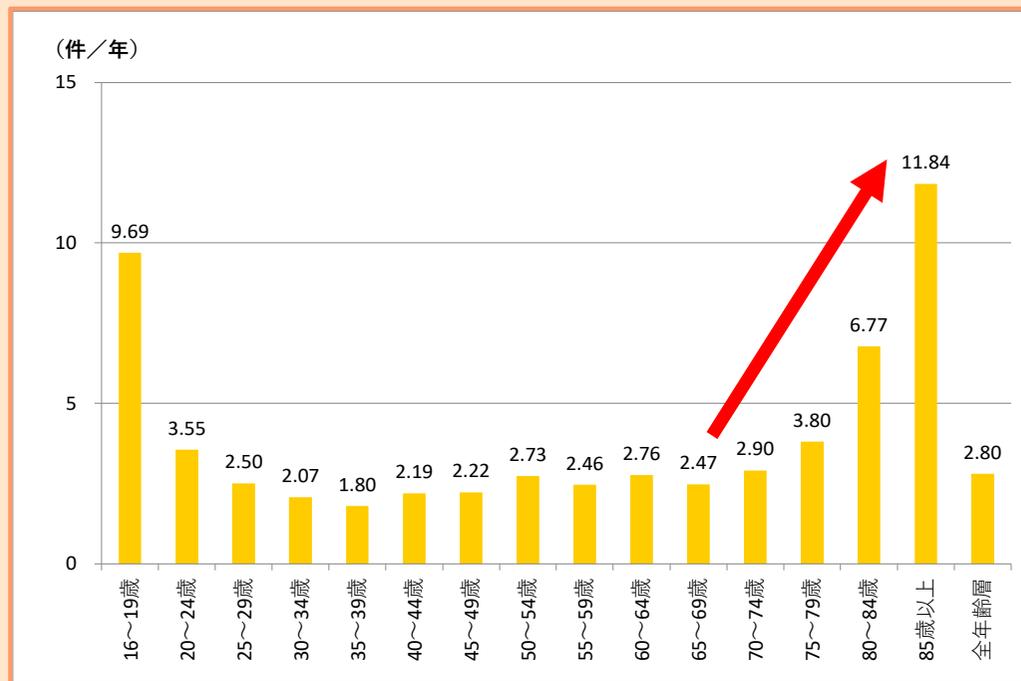


図11 10万人当たり死亡交通事故件数

長万部町地域公共交通活性化協議会 計画策定に係る事業の取組状況

●地域公共交通計画等の計画策定に向けた方針

【バスの乗り方教室の実施検討】

- ・公共交通を身近に感じることができる環境を整えるために、地域住民や小中学生への路線バス乗り方教室の開催など、公共交通に慣れ親しむ機会の提供を検討

【公共交通利用ガイドの作成等】

- ・JR函館本線ほか路線バス事業者2社及び町内公共交通が運行する中、各公共交通の運行路線、停留所及び公共・公益施設へのアクセス情報等を把握することができる公共交通利用ガイドの作成について検討
- ・運行時刻については毎年、夏・冬の変更・見直しがある場合を想定し、QRコード等にて交通事業者各社の運行時刻情報にアクセスすることで、長期間の使用についても配慮

【新たな予約方法の検討】: 図12

- ・仮にデマンド交通を導入を図る場合、耳が不自由な方、電話でのコミュニケーションがとりづらい方に対応した予約方法について検討
- ・耳が不自由な方にはFAX予約、コミュニケーションがとりづらい方には自動音声予約が考えられる
- ・デマンド交通の導入する時点で、新たな技術等を調査検討

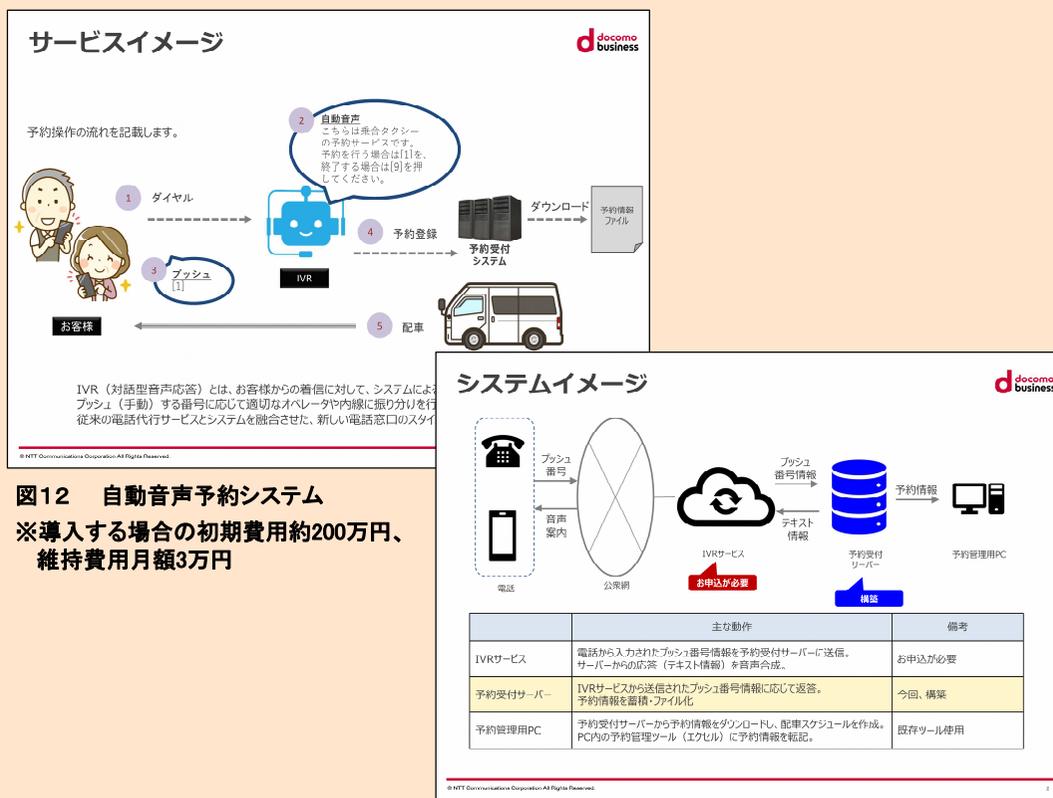


図12 自動音声予約システム
※導入する場合の初期費用約200万円、
維持費用月額3万円

●事業実施の適切性

- ・計画通り事業は実施された。

●地方運輸局及び地方航空局における二次評価結果

- ・事業は、計画どおり実施されている。
- ・引き続き事業の完了に向けて取り組んでいただきたい。
- ・今後、地域公共交通計画策定の際は、公共交通事業の収支率や公的資金投入額などの事業効率の改善等についても検証していくことをご検討いただきたい。